

Фрахт із дунайських портів України до Єгипту зріс до \$100 за тонну

Фрахтовий ринок Чорного моря та Дунаю залишається напруженим через безпекові ризики та перебої в судноплавстві Сулинським каналом.

Нові атаки на торговельні судна й погодні обмеження ускладнюють планування рейсів, а судновласники зберігають жорсткі умови для перевезень з українських дунайських портів. Про це повідомляють ASAP Agri.

За даними аналітиків, активність укладання нових фрахтових угод залишається низькою, що ускладнює визначення актуальних ставок. Водночас судновласники, готові заходити до українських портів на Дунаї, наполягають на своїх умовах, підтримуючи висхідний тиск на фрахт.

Так, станом на середину жовтня 2026 року ставка на перевезення кукурудзи невеликими суднами з дунайських портів України до Єгипту становила близько \$100 за тонну. Для порівняння, у липні цей показник тримався на рівні приблизно \$30 за тонну. Водночас фрахт суден класу Handysize з порту «Південний» до Єгипту залишався значно нижчим – близько \$20–22 за тонну.

У сегменті барж, попри відновлення судноплавства в районі 280-го кілометра Дунаю, зберігаються обмеження за осадкою. Вони зменшують можливості завантаження барж і скорочують доступність вільного тоннажу, посилюючи позиції судновласників під час погодження нових рейсів.

<https://usm.media/fraxt-iz-dunajskjkyx-portiw-ukrajiny-do-egyptu-zris-do-100-za-tonnu/>

Аукціон з приватизації Одеського припортового заводу не відбувся через відсутність учасників

Аукціон з продажу 99,5667% акцій Одеського припортового заводу, запланований на 19 жовтня, не відбувся через відсутність учасників.

Про це свідчать дані Prozorro.Продажі.

Торги мали розпочатися 19 жовтня о 12:10. Прийом заявок завершився напередодні, 18 жовтня о 20:00.

На продаж виставляли державний пакет у розмірі 99,5667% статутного капіталу АТ «Одеський припортовий завод», що становить 795 083 903 акції. Стартова ціна лота становила 4,308 млрд грн без ПДВ.

Організатором аукціону виступав Фонд державного майна України. Торги мали проходити у форматі трираундового англійського аукціону.

За даними системи, станом на час проведення торгів аукціон отримав статус «не відбувся».

<https://usm.media/aukczi0n-z-privatizacziyi-odeskogo-priportovogo-zavodu-ne-vidbuvsya-cherez-vidsutnist-uchasnikiv/>

Rheinmetall і MSC придбають

румунську верф Mangalia за €138 млн

Німецький оборонний концерн Rheinmetall та швейцарська судноплавна компанія MSC виграли аукціон на придбання верфі Mangalia у Румунії.

Про це йдеться у пресрелізі Rheinmetall.

Вартість угоди становить близько €138 млн. Суму спільно сплатять Rheinmetall та MSC. Завершення придбання очікується протягом кількох тижнів.

Партнери планують перетворити Mangalia на виробничий майданчик подвійного призначення, де паралельно розвиватимуть цивільне та військове суднобудування для внутрішнього й міжнародного ринків. Для цього територію верфі планують поділити на окремі виробничі сектори та зони безпеки.

У Rheinmetall зазначили, що Mangalia відіграватиме важливу роль у будівництві чотирьох військово-морських суден на замовлення уряду Румунії. Йдеться про два 96-метрові патрульні кораблі відкритого моря та два 43-метрові судна підтримки водолазних операцій.

Крім того, верф має стати хабом для інших військових суднобудівних проєктів у Південно-Східній Європі.

«Після придбання ми плануємо комплексно розширити та модернізувати верф. Наша мета – розвинути наявну інфраструктуру, покращити виробничі умови та адаптувати потужності до майбутніх потреб», – заявив CEO підрозділу Naval Systems Rheinmetall Тім Вагнер.

За його словами, у довгостроковій перспективі Mangalia має відігравати ключову роль у реалізації стратегічних проєктів Rheinmetall у Південно-Східній Європі.

Rheinmetall працює в Румунії з 2024 року через компанію Rheinmetall Automecanica у Медіаші.

<https://usm.media/rheinmetall-i-msc-pridbayut-rumunsku-verf-mangalia-za-e138-mln/>

У Румунії хочуть обмежити позаплановий рух вантажних поїздів до порту Констанца

Міністерство транспорту Румунії підготувало проєкт наказу, який має обмежити доступ до порту Констанца для вантажних поїздів, що прибувають поза затвердженим графіком.

Про це повідомив міністр транспорту Раду Міруце.

За його словами, нові правила мають впорядкувати планування залізничних вантажних перевезень – від прибуття суден у порт і маневрової роботи до транзиту територією Румунії та подачі вагонів до пунктів завантаження.

Якщо поїзд запізниться через дії CFR, залізничного та портового операторів не штрафуватимуть, а замість нього зможуть прийняти інший поїзд із уже погодженого графіка.

Якщо затримка станеться з вини залізничного оператора, санкції застосовуватимуть до нього, тоді як морський оператор не нестиме відповідальності.

Водночас пропуск позапланових поїздів перед тими, які вже мають визначене місце в черзі, планують заборонити. У разі порушення оператори можуть втратити чергу на завантаження та отримати підвищені штрафи.

Міруце зазначив, що нинішня практика призводила до тривалого простою вагонів на підходах до порту, тоді як інші поїзди отримували пріоритет. За його словами, це фактично перетворювало вагони на «склади на колесах» і ускладнювало роботу вантажної логістики.

Проєкт наказу наразі винесено на громадське обговорення.

<https://usm.media/u-rumuniyi-hochut-obmezhati-pozaplanovij-ruh-vantazhnih-poyizdiv-do-portu-konstancza/>

Внаслідок блокування портів Чорного моря аграрії вже зазнають фінансових збитків, зокрема це може призвести до затримок із виплатою орендної плати за землю.

Про це заявив заступник голови Всеукраїнської аграрної ради (ВАР) Денис Марчук.

За його словами, у вересні показник експорту становив близько 46%, у жовтні очікується приблизно такий самий рівень, тобто близько 2,4 млн тонн аграрної продукції.

«Водночас з урахуванням нинішнього врожаю та перехідних залишків Україні необхідно експортувати щонайменше 6 млн тонн щомісяця. Через обмежені можливості експорту внутрішні ціни на продукцію залишаються дуже низькими. Аграрії вже зазнають значних фінансових збитків», – підкреслив Денис Марчук.

У ВАР наголосили, що наслідки експортної кризи виходять далеко за межі окремих господарств. Під загрозою опиняються доходи власників паїв, для багатьох із яких орендна плата є важливим джерелом існування, а також податкові надходження до бюджетів.

«Криза експорту стосується не лише товаровиробників, а й їхніх працівників та власників землі, які здають її в оренду. Якщо аграрій не отримає коштів за продукцію, він не зможе виплачувати орендну плату за паї. В Україні близько 7 млн власників землі, значна частина яких передає її в оренду. Для багатьох жителів сільської місцевості орендна плата за землю є одним з основних джерел доходу. Відсутність цих виплат

означатиме також втрати податкових надходжень до бюджету, зокрема ПДФО та військового збору. Тому наслідки неможливості повноцінно експортувати продукцію Чорним морем значно масштабніші, ніж фінансові проблеми агропідприємств», – підкреслив заступник голови ВАР.

Додатковим викликом стає фінансування наступної посівної кампанії. За словами Дениса Марчука, сівбу озимих виконано лише приблизно на 70% від запланованого, хоча за погодними умовами роботи вже мали б завершуватися.

Водночас для проведення весняної посівної кампанії 2027 року аграріям знадобиться понад 300 млрд грн. За відсутності достатніх експортних надходжень і з наближенням термінів погашення кредитів частина господарств може опинитися на межі дефолту. Це, своєю чергою, створює ризик припинення діяльності тисяч аграрних підприємств.

<https://usm.media/blokuvannya-portiv-stavit-pid-zagrozu-viplatu-orendnoyi-plati-za-zemelni-payi-var/>
